# RILIEVI ADDIZIONALI SULLA DIREZIONE DELLA STRADA FERRATA...

Carlo Orabuona

# RILIEVI ADDIZIONALI

SULLA DIREZIONE

# DELLA STRADA FERRATA LEOPOLDA

## DA LIVORNO A FIRENZE

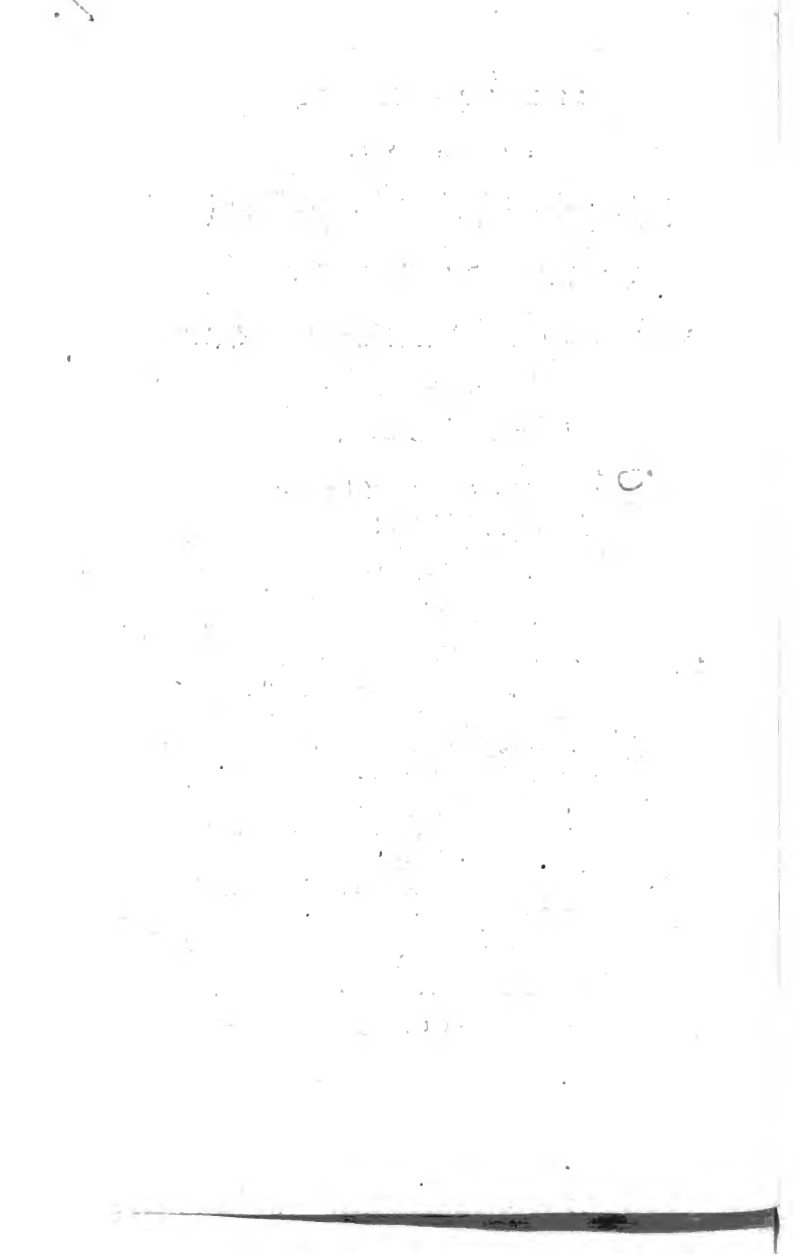
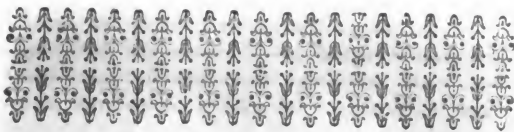
## E SUL TRONCO DA SIENA ALL'OSTERIA BIANCA

*DISCORSO SECONDO*

DELL'AVV. CARLO ORABUONA

SAMMINIATO

TIPOGRAFIA CANESI

1844

« Lasciamo le piccole gare di cam-
« panile eleviamoci un poco col
« pensiero, e almeno estendiamo-
« lo a tutta la Toscana nostra, e
« vediamo solo essa, questa dol-
« ce patria. . . .

*Martelli — Rivista N.° 14. 1844.*

Poichè da qualche tempo è invalsa positiva la voce, che l'esimio Professore signor Giuseppe Pianigiani abbia accettato da una società di Azionisti Senesi la commissione di compilare un progetto dettagliato per la costruzione di un braccio di strada a rotaje di ferro che congiunger dovrebbe Siena con la linea meridionale presso l'*Osteria Bianca*, prendo da tal voce argomento, e torno a far parola sulla necessità di eseguire fedelmente la strada ferrata Leopolda secondo l'andamento studiato e tracciato già da gran tempo dal sig. Roberto Stephenson.

Nè per questo deve credersi che io non conosca essere grave il cimento perchè avverso alle mutate opinioni, e che sottopongo omeri infermi a carico soverchiante, e che molti e valentissimi contradittori abbiano a combattere questa mia persuasione che accennata imperfettamente in altro scritto, con pari animo in questo secondo torno a corroborare. Ma se per un lato mi sbigottisce la tenuità delle forze e dello ingegno, dall'altro mi rinfranca il desiderio vivissimo di giovare, se fia possibile, alla causa pubblica, e più ancora l'obbligo di difendere il possesso di cosa preziosa, a noi già conceduta dalla Regia Munificenza, ed infine mi avvalora ancor più la fiducia, che me succombente, sorgano altri e più nobili intelletti, che senza ingiuria di alcuno ( poichè l'opinar diverso in tali questioni dee sempre rispettarsi ) combattano più caldamente ancora per la preferenza che merita sopra ogni altro il progetto primitivo della linea meridionale.

Ed entrando in discorso, pongo innanzi tutto, che qualunque associazione che và sottoponendosi agli eventi di una grande intrapresa, quale si è fra le altre la *strada ferrata Leopolda*, non voglia perdere d'occhio tre oggetti precipui che informano per così dire ogni speculazione di simile spece, cioè *maggiore economia nella spesa, massimo sperabile profitto nella speculazione, ed utilità* più che sia dato *estesa e generale al Pubblico* per il quale l'opera vuol essere condotta.

Incomincio dalla dimostrazione di quest'ultima, quale mi condurrà conchiudendo alla prova della esistenza anche delle due prime nel progetto della *linea meridionale*.

I benefizj ugualmente repartiti in uno stato conducono all'infallibile resultamento della pubblica ricchezza: quindi prestar sempre minori o maggiori le facilitazioni alla agricoltura, alle industrie, ed ai com-

merci, a seconda che la condizione e le esigenze di tali cose richiedono, è uno fra i mezzi più adatti per ricondurre un giusto equilibrio nelle fortune nazionali.

E fra queste facilitazioni occorre certamente annoverare in prima sede le vie ferrate le quali sopprimendo quasi le distanze, facendo più intense vivaci e rapide le relazioni fra popoli, e province, conducono per necessaria conseguenza alla economia preziosa del tempo, alla diminuzione delle spese nei trasporti delle cose ( 1 ) e degli Uomini, e diventano perciò un bene fecondo di felici conseguenze, e da tutti sopra ogni altro desideratissimo.

Scendendo adesso a particolarizzare intorno alla nostra linea ferrata Leopolda, si presentano spontanee due questioni, l'una avente stretta connessione con la topografia, l'altra con le condizioni economiche e civili del Gran-Ducato. La strada preavvertita quando condotta fosse da Livorno a Firenze sulla sinistra dell'Arno, e per breve tratto sulla diritta, si presenta più di qualsivoglia altra centrale? e se più centrale soddisfarà più largamente ai comuni bisogni?

Ambedue i quesiti si risolvono a parer mio limpidamente qualunque volta si porti il pensiero alla geografica configurazione della Toscana, ed alle vicende politiche del XV. Secolo.

La configurazione suddetta si presenta all'occhio, per valermi delle parole di un'eccellente Economista, pressochè triangolare, la cui base è formata dalle regioni settentrionali, ed il cui vertice si estende ed inoltra progressivamente a meriggio: che la capitale dello Stato risiede quasi nel mezzo della base nordica: che Siena posa nel mezzo del triangolo: che occidentale sorge Livorno ed il suo animato porto a libeccio di Firenze a maestro di Siena, e che condotti due raggi da questa alle due Città terminali i medesimi si riscontrano di quasi uguale lunghezza fra

loro: che infine spinta una linea ferrata per le Città subappennine diventerebbe soverchiamente eccentrica, lontanissima, e perciò inutile alle parti meridionali, mentre con l'andamento concepito dalla Commissione e tracciato dall'Ingegnere Inglese. propaga i suoi benefici effetti a più vasta parte dello Stato, e diviene, sia permesso il paragone, quasi spina dorsale da cui ponno diramarsi tronchi vitalissimi a diritta e a sinistra con utile certo delle regioni settentrionali e meridionali.

Quanto poi alle condizioni economiche e civili occorre tener presente che la agricoltura le industrie, i popoli e le ricchezze si vedono di preferenza e con andamento paralello condensate lunghesso la base settentrionale dello Stato, sia per il perenne e fedele veicolo dell'Arno e di alcuni suoi confluenti, sia per le molte vie rotabili facilissime che intersecano in ogni senso quelle regioni, e che vivificano le mutue concorrenze fra Lucca e Pisa, e fra Pescia, Pistoja, e Prato, quali con legami indissolubili si mescono, si nutrono crescono. ed ingigantiscono nei commercj e nelle concorrenze delle grandi città di Firenze e Livorno! Che al contrario le regioni meridionali costituenti quasi le due terze parti del Gran-Ducato, qualora vi si comprendano le maremme terminanti al Mediterraneo, vanno sempre più ed in ragione composta del loro allontanamento dalla parte più vitale dello Stato, e dai principali emporj del medesimo, scemando nella popolazione, nella agricoltura, nelle industrie, nel commercio, nel moto, nella vitalità, per unirsi squallide e mute ai più muti e semispenti confini pontificj, ai quali fanno capo per maggiore aggravio le così dette *crete* del compartimento Senese.

Si rammenta inoltre che ai territorj settentrionali formanti l'antico dominio Fiorentino furono sempre ed indefessamente profuse le sollecitudini dei pas-

sati reggimenti, e conceduta ogni maniera di privilegio, mentre le province meridionali comechè terre di più nuovo acquisto, dopo la guerra sterminatrice del 1554. ( 2 ) e dopo il rovinoso trattato concluso nel 1557. ( 3 ) fra Filippo II. e Cosimo I. doverono, per giunta, lungamente sopportare le conseguenze di una massima invalsa in quei disastrosi tempi di transizione, che cioè stato nuovo per esser tenuto, debbe indebolirsi e prostrarsi.

Si rammenta infine che per quanto l'*Augusta Casa Regnante* rivolgesse subito le sue cure pietose a benefizio di quelle oppresse contrade un dì floridissime, per ritornarle passo a passo al vetusto splendore, e che ad onta che tale studio sia perseverato e perseveri, e che la regia e possente mano di LEOPOLDO II. spinga portentosamente le maremme Grossetane ad invidiabile felicità, e che Siena, eterno domicilio anch'essa delle arti belle, della cortesia, della ricchezza e di molti e felicissimi ingegni, valendosi delle proprie forze e della sua ubicazione si slanci a gran passi verso l'antica grandezza e splendore, pur non ostante ad onta di tanto volger di anni e di tanto profonder di oro e di cure, la fusione completa delle nostre varie province in un sol corpo omogeno procede lentissima, e le antiche piaghe prodotte dal vecchio e dannoso isolamento non sono per anche rimarginate così, che molto non resti a farsi per compierne la guarigione.

Per le quali considerazioni potrebbe assai dubitarsi che abbandonando a loro stesse queste belle parti dello Stato, per condensare sempre più ed esclusivamente moto, prosperità, e ricchezze in punti per se stessi doviziosissimi e felici, si cadesse in troppo visto errore, poichè mentre in tal modo alcune parti di Toscana risentirebbero esclusivamente ogni benefizio, l'altre resterebbero sventuratamente isolate e stanzionarie.

Al seguito di queste brevi ma vere considerazioni resta intuitiva la dimostrazione del come la Società speculatrice convergendo con l'AUGUSTO RIGENERATORE DELLE MAREMME e col suo *dolce Governo* ad un fine nobilissimo ed unico, possa raggiungere il precipuo oggetto della intrapresa, cioè l'utilità maggiore dello Stato, allora quando piuttostochè *allontanare o deviare comunque* la via ferrata dal suo andamento più *breve, centrale, meno costoso e sicuro* tracciato da Stephenson, tenga anzi il medesimo con forte volere fisso ed invariabile! Così, a parer mio sarebbe provveduto al grave inconveniente di veder prosperare parte, ed intristire altra della Toscana, poichè è duopo che tutti si persuadano della verità espressa felicemente da valente ingegno « che negli odierni tem-
« pi di celeri cambiamenti commerciali ed industria-
« li, un popolo che non possa muoversi con solleci-
« tudine *uguale* a quella di un'altro, resta vinto,
« non perchè indietreggi nella propria civiltà, ma so-
« lo perchè non può gli altri di pari passo seguitare.

Difatti tenendo *inalterata* la via ferrata meridionale, indubitata cosa è per fermo che molte popolazioni di tal parte più risentiranno del benefizio di questo potente motore, quanto più da esse sarà trovato vicino; che scenderanno pe' loro naturali veicoli al medesimo, e per mezzo della grande allacciatura che và maturandosi e che certamente eseguirà Siena, attingeranno da quello nuova vita per l'agricoltura e per le manifatture, quale propagandosi spargerà di mano in mano il ben'essere e l'agiatezza in quelle vaste regioni.

Ho detto all'agricoltura prima di tutto, perchè è in Toscana non solo base economica della Società, ma sì bene forma del di lei incivilimento. Porgasi di grazia a questa fida altrice dei popoli, risparmio di tempo nei tragitti, e vedrai l'agricoltore come sappia

accrescere le ore utili del lavoro, e trar profitto anche dai più brevi istanti. Somministrisi alla medesima un risparmio nelle esportazioni agricole, e nelle importazioni delle cose di prima necessità, e scemato per conseguenza il costo delle seconde aumentato il valor delle prime, vedrai crescere la cultura dei cereali, fin quì in molte località trascurata, perchè di pura perdita pei costosissimi trasporti: vedrai facilitarsi la circolazione dei prodotti tutti, e molti di questi acquistare un valore che adesso non hanno, e crescerlo quelli che lo ebbero basso o fluttuante, e vedrai infine elevarsi il prezzo dei terreni, prosperare le condizioni dei possessori e dei coloni, le private fortune e le pubbliche, e queste cospirare mirabilmente all'incremento di tutti gli altri rami di produzione.

E che la facilità nei trasporti e nelle comunicazioni sia il più possente impulso ai miglioramenti di ogni specie, ben lo dimostrano le Grossetane maremme che quasi per incanto risorgono dagli infetti paduli, per gli ordinamenti economici che vollero l'apertura di strade nuove ed il restauro delle antiche. ( 4 ) Ne si dica che le crete deserte del compartimento Senese intristiranno mai sempre per mancanza di braccia, poichè coteste non curate terre, vaste quanto le maremme e più, furono un tempo produttive e fertilissime, guaste e spopolate quindi per le cause già accennate. Ed è perciò che gli uomini e le braccia vi sorgeranno come la sementa di Cadmo, quando agevolate le vie per i trasporti, si presenterà anche costì utile certo, e discreto premio alla fatica, e ciascuno potrà col tempo dire di cotesti terreni

« Io ho veduto tutto 'l verno prima
« Il prun mostrarsi rigido e feroce
« Poscia portar la rosa in sulla cima!

Per lo che la nostra Toscana che attualmente ab-

bisogna in anno medio di un milione di sacca grano per supplire all'interno consumo, potrà in breve risparmiare un valore di 10. ed anche 12. milioni di lire che versa annualmente nei porti di Odessa e del Levante.

In pari modo le manifatture prospereranno con passo spedito nelle province meridionali, ove la diomercè questa viva scintilla *si é conservata sempre*, se la via ferrata meridionale non si allontanerà per *estinguerla* e per diventare esclusivo veicolo subappennino: e vedremo fuor di dubbio la Città di Siena tornare come nei vetusti tempi, il naturale, e grande emporio delle maremme, e delle regioni meridionali, poichè agevolate le di lei comunicazioni con Firenze e Livorno, i concorrenti in essa potranno acquistare i generi a prezzi quasi ugnali che a Livorno o nella Capitale, più il solo aumento dei dazi. (5)

E se bello e gradevole spettacolo è l'intreccio mutuo delle concorrenze Pratesi, Pistojesi e Pesciatine con le concorrenze Lucchesi, Pisane e Livornesi ecc. ridentissimo, fausto e benedetto apparirà per le esistenti e buone comunicazioni fra Volterra, Colle, e Siena il moto concentrico, e la mutua crescente e perpetua concorrenza fra le industrie e prodotti di Siena di Colle e di Volterra, e come questi per il grande sbocco dell'Elsa, reso più rapido ed economico pel tronco di riunione con la via ferrata sulla sinistra dell'Arno, possano ingigantire nei rapporti fra Firenze, Livorno, Lucca, e Pisa, e come finalmente (cancellata quasi ogni distanza) abbiano a mescersi, vivificarsi in un tutto solido e compatto le virili industrie settentrionali, con le giovani e crescenti del mezzodì.

Ne queste cose succederanno con detrimento dei contatti più facili e sperabili che potrebbe ripromet-terci la gran curva subappennina! Anzi pare a me

che l'andamento della linea meridionale, come accennammo, non tolga ma aumenti questi rapporti. Infatti quando Pistoja o Prato ( di Pescia non parlo perchè vicinissima a Lucca ) Città ove non fu mai deficienza di mezzi e di alto e fermo volere, ad imitazione di Siena si allacciassero con un tronco ferrato alla linea madre, dalla quale più fortunate di Siena non distano l'una che di otto l'altra di dieci miglia al più, si troverebbe questa nostra comune Patria, per le regioni subappennine e per lo sbocco della Porretta e val di Reno riunità a Bologna ed ai suoi poderosi commercj, con la speranza di vedersi in seguito avvicinata a Milano ed a Venezia!

E se vorremo por mente che la speranza di veder sorgere quindi altra linea ferrata fino al Golfo della Spezia, partendosi da quel braccio che riunir deve Lucca con Pisa, resta invulnerata, niun dubbio potrà promuoversi che congiunta in tal modo la Toscana col sistema stradale del Bolognese e del Genovesato resti defraudata dei benefizi del progetto subappennino, ma dovrassi al contrario convenire che a questi vantaggi considerevoli, la linea meridionale congiunge l'altro interessantissimo della facilitata prosperità delle regioni meridionali toscane, e l'altro ancora, di avvicinare le maremme e Grosseto alla Capitale per mezzo di altro braccio da inprendersi fra Pisa e Ponte d'Era, braccio che proseguito, quando pure occorresse, al di là del confine pontificio darebbe pronta comunicazione anche per la via di terra con Civita Vecchia.

Pei quali rilievi parmi che la opinione esternata sulla preferenza da darsi alla linea meridionale resti così rafforzata, che questa senza più, debba essere adottata e seguitata dalla Società Anonima, senza *deviamenti* di sorta, ed *inalterata* come quella che riunisce in se la maggior somma dei vantaggi Toscani.

Infatti sia pur vero come lo è, che la ferrea corona subappennina rannodi insieme sette Città anzi sette splendidissime margarite; ma per questo non è meno vero che la ferrea linea più retta e breve del mezzodì non s'ingemmi e rifulga ancor essa nel suo ambito e per la sua *riunione coi tronchi Lucchese e Senese* di sette Città, cioè Livorno, Lucca, Pisa, Colle, Volterra, Siena, e Firenze.

E se la linea settentrionale oltre sette Città traverserebbe la val di Nievole, i celebri bagni di Montecatini, i piani lucchesi e pisani e raccoglierebbe le industrie indefettibili delle copiose sorgenti delle Pescie, dell'Ombrone, e del Bisenzio, avvicinando Sesto, Brozzi Campi ecc. la linea meridionale del pari, oltre le sette Città che raccoglie, traversa pure e congiunge a se le campora Lucchesi, le pianure di Livorno e di Pisa, e le terre intermedie e commercianti di Cascina e Ponte d'Era: avvicina le Terme celebratissime di Casciana, traversa parte della ricca comune di Samminiato e gli sbocchi dell'Evola, della Cecina, e della Chiecinella (5 *bis*) riceve dal bacino dell'Elsa i vasti prodotti minerali di Volterra, le industrie di Colle e di Siena immancabili ancor'esse per le sorgenti abbondantissime e fedeli dell'Elsa, e per le copiose correnti già deviate ed incanalate della Merse, governa l'esteso e notabile movimento dei mulini inferiori nominati nel mio primo discorso e che s'incontrano da C. Fiorentino a bocca d'Elsa (5 *ter*) traversa quindi Empoli pieno di vita industriale e mercantile, varca Montelupo e la Lastra a Signa, ed avvicina anch'essa Legnaja, Campi, Sesto e Brozzi col breve tratto che percorrer deve sulla diritta dell'Arno fino a Firenze!

Perciò stesso se la linea subappennina potrebbe favorire popolazioni numerose e condensate sopra minor numero di *miglia quadre*, la linea meridiona-

le nel suo andamento, ne governa e raccoglie per lo meno altrettante benchè sparse sopra numero *maggiore di quadrati*, quando si vogliano valutare come è di necessità gli sbocchi dell'Era, della Pesa, ed il braccio ferrato che medita la città di Siena. (6)

Pertanto ecco come il profitto sperabile della Società costruttrice dalle due linee meridionale e settentrionale, si dimostra per lo meno, se così vuolsi, ugualmente bilanciato, con questa avvertenza (quale mai deve obliarsi) che per mezzo della strada meridionale si animano più regioni e si generalizzano, propagano, e spargono con mano più imparziale e generosa gli effetti benefici di questa grande intrapresa sopra maggiori punti e sopra maggiori popolazioni del Gran-Ducato, e più specialmente poi sopra terre e popoli meridionali, che dovendo molto, *col senno e colla mano* operare onde condurre a virilità le loro rinascenti industrie agricole e manifatturiere, e camminare una volta di pari passo con altre ricche province, perciò non interrotto e perenne fanno antivedere il loro concorso sopra questi raggi ferrati!

Siami adesso quì, onde sempre più pregustare il futuro incremento che al seguito delle agevolate comunicazioni con i punti più vivaci possono risentire le industrie manifatturiere della Città di Siena, e di Colle e di Volterra, siami, dico, conceduto con qualche cifra esprimere il loro stato attuale. Chi non abbia a noja queste materie segua mio solco per Volterra. Essa Città nei tempi suoi floridi contò ben centomila abitatori, seicentomila il suo territorio più che altri mai produttivo! Eppure tacendo dello stato della presente agricoltura, è un fatto che il paese molto si sostiene per li prodotti minerali, e manufatti. Quivi sorgono quattordici fabbriche di Alabastri animate da 189 individui dell'uno e dell'altro sesso. Esse tengono impiegato un capitale di Lire 79,830. salvo qua-

le rende un'annuo profitto di Lire 103,170 fra benefizi lordi ed esportazione di genere greggio. Dalle Saline appartenenti alla Regalìa discendono ragguagliatamente in anno per il Gran-Ducato 23,200,000. libbre di Sale. Sussiste quivi l'antica manifattura dei Cappelli di feltro che occupa con gran profitto il capitale di Lire 14000. e l'altra della raffinazione dei canapi e lini bolognesi e torcitura di funi di crino importante un valore di lire 24000. un capitale ancora di altre Lire 52000. viene occupato nelle recenti ravvivate conce delle pelli,, nella lavorazione della cera e nella trattura della seta, ed in fine la fabbrica dei vasi di rame, anch'essa nascente per le aperte miniere di Monte Catini, occupa in commercio la somma di Lire 50000. Or se così parvi capitali impiegati in commercio rendono florido un popolo, segno evidente è che quivi l'industria divenir potrebbe ridentissima! Se poi si aggiunga a tutto questo, che nelle estese campagne molte località si presterebbero alla cultura dei Cereali, e che la pastorizia potrebbe mercè le abbondanti pasture produrre ottime lane, e che oltre la buona volontà e l'intelligenza degli egregi volterrani, fra i quali sorge fulgido il nome di Marcello Inghirami, la città di Volterra può acquistare un grande slancio anche per essere centro naturale di un gran mercato, ove concorrono settimanalmente gli abitanti di Val di Cecina, di Val d'Elsa, di Val d'Era, e quei di Peccioli, Capannoli, e Ponte d'Era ec. nessuno muoverà lamento del fatto viaggio.

Volgiamoci or di grazia a levante per la città di Colle. Eccoci giunti! Sento già rumoreggiare e vedo zampillare in basso le limpide e fuggevoli sorgenti dell'Elsa. Quivi come alle falde degli Appennini, per la facile applicazione di quel potente ed economico motore, fissò i suoi domestici tabernacoli il genio vigile delle arti e mestieri: ma con troppo diversa sor-

te! Perchè occorrano troppo disparati i mezzi di comunicazione e spendiosi i trasporti! Facilitati ( perdonisi in grazia se spesso io torno al capitale principio ) facilitati questi, e con le cose più equamente distribuite, le vetuste cartiere di Colle che producono esteso profitto al paese, avranno più abbondante esito per agevolezza di prezzi e di qualità, e quindi si moltiplicheranno ancor più; l'industria delle conce non è quivi seconda, la trattura dei bozzoli in progresso, e le acque perenni invitano all'arte di feltrir lane ed a stabilire altri opifficii ai quali cotesto elemento è leva motrice. Anche la magnifica e doviziosa fabbrica dei cristalli versicolori, arrotati, a disegno, a figure diverse, mirabili per lucentezza e magistero di arte produrrà maggior profitto ancora con l'aumentata circolazione del genere che certamente più di qualunque altro rifugge dal vecchio sistema di trasporto ed invoca il più rapido e sicuro del vapore! Ma affrettiamo ormai il passo a sud-est e per l'agevole tronco di recente costrutto, conduciamoci a Siena. Ecco che già distinguesi il caro motto « COR MAGIS TIBI SENA PANDIT » scolpito non come vana formula ma come sentimento cittadinesco sul limitare di questo splendido ostello di squisita civiltà. Ma perchè col vantaggio inapprezzabile delle acque perenni della *Merse* e con i finissimi velli che somministrar può oggi la maremma Grossetana languiscono le impannagioni della lana e stan mute le arti del gualcatore e cimatore? A che non tentare perfezioni nel ritrovato dei panni-feltro? ( 7 ) Perchè se il consumo dei tessuti di lana e cotone è superiore alla produzione locale piuttostochè incoraggiarla ed estenderla ricorrere annualmente a Pisa a Prato a Ponte d'Era per l'acquisto di più migliaja di pezze onde supplire alle ordinarie vestimenta? ma la cosa anderà in avvenire ben diversa, poichè non ponno mancare uomini di estese vedute

là dove due o tre case di commercio fra le altre, tengono magazzini copiosi di chincaglie ordinarie ritirate annualmente e direttamente per più di un milione di lire di Francia da Germania e dall'Inghilterra, ed ove sappiamo che una sola Casa suol esportare in annate per il valore di circa Lire 640,000. nei soli articoli, olio, lardo, e lana,. ed ove infine i dazi d'introduzione versano nella doganale di Siena l'annua ragguagliata somma di Lire 480,000!

Ma se le trame lanose, ed al pari di queste languiscono anche le lavorazioni delle paglie da cappelli vere fila d'oro! si vedono però nella Città di Siena dai 2500. ai 3000. individui de'due sessi impiegati utilmente nelle manifatture. Circa dodici stabilimenti di conce pei pellami, i quali per la prossimità delle maremme Toscane e Romane si acquistano a facili prezzi, forniscono l'annua produzione ragguagliata dalle 600. alle 700. mila lire. I lavori di fabbrica a telajo fra i quali i tessuti di seta in drappi operati, in nastri, in drappi da ombrello, in deciso aumento per la loro perfezione e richiesta, producono anch'essi in anno la valuta di oltre mezzo milione di lire, mentre altra di lire 300. mila vien somministrata dai tessuti di privata speculazione in cotoni canape, lane e fili misti, fra i quali sarebbe desiderio che ognor più crescesse quella delle tele di lino sopra tutte candidissime. Altro prodotto dalle lire 220 mila alle 230 mila lire annue ritrae Siena dalla fabbricazione dei suoi cappelli di feltro condotti oggi al più alto grado di bontà per colore, lucidezza molta durata e poco peso. Le cererie, le fabbricazioni delle paste da minestra che potrebbersi condurre almeno alla perfezione di quelle di C. Fiorentino, il sapon tenero, le candele di sego, e le stoviglie ordinarie porgono altro prodotto ragguagliato di circa lire 340 mila cioè 200 mila le prime, 100 mila le se-

conde, 15 mila le penultime, le ultime 25 mila. Se poi si aggiunga l'arte vetraria Senese che fra lavoro in verde, ed in bianco, e di mezzo cristallo, dà annualmente un prodotto di lire 200 mila e più; l'arte della *trattura* dei bozzoli che somministra circa 50 mila libbre di questo prezioso filo in ciascun'anno; e più la ricercata fabbricazione dei legnetti da viaggio, carrozze di lusso, ed i lavori stupendi d'intaglio ricercati ed esportati per ornare i sontuosi palazzi di Londra e Parigi, e se si contempli l'arte rinascente dei tappeti, ed infine altre industrie minori che ometto per brevità, avremo presso a poco il quadro dell'attuale movimento manifatturiero Senese.

Condotto così a termine il nostro viaggio, parmi dimostrato, che non è poi vero, come si vuol persuadere, che le regioni meridionali sieno tanto abbandonate all'agricoltura e così minima in esse l'industria ed il commercio, da non meritare neppure un pensiero: e parmi anzi provato che se *il miglior pro-* « *getto di utilità pubblica è quello che fà parteci-* « *pare il più gran numero possibile d'interessi pri-* « *vati ai vantaggi che questo presenta*, » il progetto della linea meridionale, col dovuto rispetto a chi opinar può diversamente, sia quello da adottarsi, e ciò tanto più inquantochè il profitto della privata speculazione *Sociale* in questo certamente non discapita.

Scendo adesso per ultimo a far breve parola della spesa, e quindi conchiudo.

La traccia subappennina, onde condurla in prossimità di Pescia, e poi per Pistoja e Prato fino a Firenze, dicesi superar per lo meno di sette miglia in lunghezza la linea meridionale. La spesa occorrente per la costruzione di queste sette miglia di stradale ferrato, compreso il sotterraneo di Seravalle, secondo i calcoli più miti, che alcuni amici rispettabili cortesemente vollero dimostrarmi, ascenderebbe a 3,500,000

lire circa cioè, sotterraneo di Seravalle 1,500,000 lire, acquisti di terreno e indennità lire 100,000: trasporti di terre, cuscinetti, guide di ferro, traverse di legno, piani inclinati, spese di amministrazione ed impreveduté 1, 900,000 lire.

Or quando anche da questa somma si volesse detrarre, se così vuolsi, la spesa totale occorrente pei lavori della Golfolina sulla sinistra dell'Arno in lire 1,491,452 il costo della costruzione della linea subappennina supererebbe sempre quello della linea meridionale di 2, 008,548 lire.

Parimente per quello riguardar può l'altra deviazione proposta della linea meridionale transitando l'Arno sotto la Rotta, e rivarcandolo in prossimità di Pagnana, mi viene asserito che al seguito di studj fatti sopra cotesta linea, il tronco di deviazione compresi i due ponti, esigerebbe una spesa di prima costruzione maggiore a quella occorrente pel tratto sulla sinistra dell'Arno dalla Rotta fino a Empoli di circa Lire 400,000 ( 8 )

E quì confermando tutto quanto fu da me detto in proposito nel primo discorso, aggiungo di più, che artisticamente considerando il progetto della linea oltre Arno, toglierebbe a quella meridionale una delle di lei più magnifiche sezioni che quasi in linea retta partendosi dalle Buche conduce fino presso Montelupo con scapito inoltre di velocità per causa delle curve necessarie per transitare i due ponti sull'Arno, e pel tratto più prolungato; che non potrebbero evitarsi considerevoli terrapieni per innalzare in alcune località il piano stradale al livello delle grosse piene, quali anche nella invernata trascorsa ruppero argini, e rovesciaron fabbricati: che male a proposito onde sostenere essere innocue le innondazioni ai raggi ferrati, si citerebbero le strade del Belgio, dopochè i giornali di Francia hanno pubblicato che per le ulti-

me rovinose pioggie quelle vie ferrate furon rotte, e rendute per qualche giorno inpraticabili: che inopportuna al caso è l'avvertenza che una rotta dell'Arno presso le pianure di Ponte d'Era e di Pisa, come non infesta alla via ferrata, di niun danno sarebbe nel tratto fra S. Maria in monte e la Motta, poichè nelle pianure di Ponte d'Era e di Pisa lo straripamento del fiume reso più difficile in alcuni punti per la gran distanza fra le acque crescenti e le arginature di riparo, potrebbe atterrar case ed alberi sul punto in cui esso irrompe, ma quindi è pur necessità che si spagli per la pianura e che poco, anzi nulla s'innalzi con detrimento della via ferrata: che al contrario nei punti di S. Maria in monte, e la Motta le acque straripate restando racchiuse negli angusti spazi che intercedono fra le cerretane colline e la bassa ripa del fiume, e fra i colli di S. Maria ec. non potendo correre e spagliarsi del pari sopra piani considerevoli, dovrebbero allivellarsi col pelo della piena e sommergere, conforme sommergono quelle località; che la deviazione di oltre arno nuocerebbe al tronco ferrato Senese quale non trovando una fermata al suo sbocco per volgere a Livorno, o dovrebbe prolungarsi fino a Empoli con maggiore spesa e perdita di tempo, o scaricare merci e passeggeri all'Osteria Bianca, farne il trasporto a ruote fino a Fucecchio, e quivi nuovamente profittare della linea ferrata: che di fronte a tanti incomodi e spese che graviterebbero una massa imponente d'interessi privati, potrebbesi tollerare la traversata dell'Arno dagli abitanti delle terre di Fucecchio S. Croce e C. Franco, che come dicesi, ragguaglia a POCHI PASSI per giungere alla stazione delle Buche, perchè distante, come taluno sostiene da dette terre 300 *metri al più*; che infine le popolazioni della Val di Nievole superiore e quelle del Lucchese a contatto dei confini toscani, e delle comuni

toscane a contatto con Lucca, che pe' rapporti con la Capitale dovessero ( lo che s'impugna ), scendere a Fucecchio, quivi giunte poco nocumento risentirebbero nel far *pochi passi oltre:* che infine lo stesso dovendo dirsi di fronte alle popolazioni di Pistoja, per le quali è più utile il congiungersi più speditamente che sia, con la linea meridionale, tutto porta a far ritenere che dalla stazione di Fucecchio non resulterebbe che il comodo esclusivo di essa terra, con incomodo grave degli sbocchi tutti della sinistra del fiume, e che non porterebbe alla stessa Fucecchio quei vantaggi, che precorrendo gli eventi, e gli ostacoli, vogliono oggi alcuni ritenere con fervida immaginazione, tanto efficaci da elevarla a Città la più importante del Val d'Arno inferiore, poichè la sua topografia incomoda per gli abitanti della superior Valle della Nievole, per volgersi tanto a Livorno quanto a Firenze, menomerà sempre questi splendidi sì, ma ideali risultamenti. ( 9 )

Altre e numerose osservazioni occorrerebbero sopra questo deviamento; ma siccome molto fù già detto in proposito nel mio primo discorso, e più parlando più rischierei essere redarguito per le varie cose che non potrei ricordare, così anche nella veduta di non sobbarcarmi a questione che potrebbe degenerare piuttosto in gara di campanile, mi restringerò ad osservare che il tronco ferrato Senese, può oggi ritenersi più come avvenimento certo, che probabile; che d'altronde la località di Fucecchio non potrà giammai essere sbocco di strada ferrata per la Città di Lucca, quale oggi può dirsi parte della Toscana nostra; che neppure potrà essere sbocco di raggio ferrato dello stradale della Porretta e della città di Pistoja, perchè un tronco fino a Signa la metterebbe con poca spesa nella doppia comunicazione con Firenze e Livorno; e che sarebbe tradire davvero il coraggioso slan-

cio Senese, e tutti i grandi interessi delle regioni meridionali toscane, costringendo la Città di Siena a moltiplicare le spese e gli incomodi, e prolungare con una linea rientrante verso Empoli, di circa miglia sei il suo tragitto per Livorno.

Concludo adunque, che la linea ferrata che si presenta razionalmente *piu utile* AL PUBBLICO, e di *vantaggio maggiore alla Compagnia*, è quella che partendo da Livorno procede fino a Firenze *secondo l'andamento* proposto dalla Commissione, tracciato in prima da Stephenson, approvato dal Corpo degli Ingegneri, e sanzionato dall'AUGUSTO PRINCIPE, perocchè questa linea è quella che più di qualunque altra, pare che presenti *maggiore economia nella spesa*, più *vasto margine di profitto* alla Società Anonima, e che riunisca *maggior somma possibile d'interessi privati*, e soddisfi perciò meglio di qualunque altra ai bisogni della TOSCANA.

# NOTE

(1) Ho detto delle *cose* e degli *uomini*, poichè a me pare erronea la opinione di chi bizzarramente sostiene essere le vie ferrate per modo esclusivo destinate al trasporto delle persone: l'esperienza al contrario dimostra che ovunque tali strade vennero stabilite, appagata la prima curiosità delle popolazioni, scemò subito il concorso degli individui, ed aumentò quello delle merci. Osservisi di grazia la tariffa pubblicata dalla Società Toscana, non che le statistiche sul movimento delle mercanzie sullo stradale da Livorno a Firenze, e vedrassi che queste formano la base principale di uno sperabile profitto. Ne vale a distruggere questa opinione il portare ad esempio le poche o nessune merci che il tronco attivato trasporta da Livorno a Pisa: si lasci di grazia ultimare la via Leopolda, e le allacciature più vitali, ed allora *col fatto pratico* potrà emettersi più sano giudizio; altrimenti potrebbe rispondersi con l'Alighieri a questi divinatori,

« Non sien le genti ancor troppo sicure
« A giudicar, sì come quei che stima
« Le biade in campo pria che sien mature,

(2) Cosimo I. nominò supremo comandante della guerra contro Siena quell'efferato e tristo Gian Giacomo Medici di Milano, castellano del Musso, conosciuto poi come *Marchese di Marignano*. Esso, al dire dell'*Adriani*, del *Malevolti*, del *Segni*, e dell'*Ammirato*, nella prima impresa contro il Castello di *Ajola*, difeso valorosamente dai suoi abitanti, appena avutili per patti in mano, gli fece tutti appiccare. La stessa sorte subirono gli abitanti delle Castella di *Belcaro*, *Lecceto*, *Monistero*, *Vitignano*, *Ancajano*, *e Mormoraja*, quali debellati furono condotti al supplizio, mietute le loro messi immature, diroccate le case, e guaste orrendamente le campagne. Narrano le storie che la immane crudeltà di cotesto generale andò tant'oltre, che ordinava trucidarsi senza misericordia chi introduceva viveri in Siena, e perfino le bocche inutili che i Senesi facevano uscire dalla loro Città assediata: e che ad esso Marignano ed a Cosimo I. debbesi unicamente se lo Stato di Siena fu mutato in vasto deserto e se vennero distrutte le floride popolazioni della maremma per modo che in appresso non

poterono più rinnovarsi essendo l'aere di quelle fertili contrade divenuto per mancanza di abitatori, pestilente.

(3) Col trattato conchiuso nel Luglio 1557. fra Filippo II. successore a Carlo V. e Cosimo I. fu ceduto definitivamente a quest'ultimo lo Stato di Siena, e riservati al primo i porti Senesi d'*Orbetello*, Port'*Ercole*, *Talamone*, *Monteargentaro*, e Porto *S. Stefano*, che formarono il piccolo Stato detto dei *Presidii*. La separazione di questi porti dallo Stato di Siena privò questa magnanima Città dell'antica comunicazione col mare e del traffico, e contribuì a perpetuare quello spaventoso stato di desolazione in cui trovavasi tuttora la maremma al sorgere del corrente secolo.

(4) Le attuali strade in essere, secondo li preziosi dettagli dell'egregio sig Dott. Antonio Salvagnoli. *Giorn. Agrar. Vol.* 21. *dispensa unica*, sono « VIA REGIA DA SIENA A GROSSETO » *e da Grosseto al mare presso lo scalo di San Rocco*: da Grosseto a Scansano: da *Montalcino a Grosseto*. La strada provinciale che si dirama dalla Regia Romana presso la Poderina in Val d'Orcia, quale salendo e girando il monte Amiata passando per Seggiano, Castel del Piano, Arcidosso e S. Fiora, deve unirsi con breve tronco con la via che da Murci và a Scansano, e discende attraversando Pereta e Magliano fino all'incontro della via Aurelia presso la foce dell'Albegna in prossimità di Orbetello. Quivi sbocca pure la via cha viene da Pitigliano passando per Manciano. Altra *strada provinciale* che DA VOLTERRA guida alla via Emilia presso Follonica passando dalle saline, da Pomarance e Massa Marittima, ove incontrerà la strada che diramandosi dalla Règia Romana presso *Poggibonsi* passa per Colle di Val d'Elsa, Casole e Gerfalco. Sono pure compiuti i tronchi di comunicazione fra l'Emilia e Piombino, Suvereto, Campiglia, Monte Rotondo, Prato, Scarlino, Gavorrano, Giuncarico, Colonna, e Montepescali fra la *Regia Senese e Pari*, Civitella, Campagnatico, e Montorsajo fra l'Aurelia Mugliano e Capalbio: e deve attualmente condursi altra magnifica strada che da Arcidosso traversando il Castello di Rocca Albegna meni a Scansano. E frattanto in grazia di queste arterie e vene di vivace circolazione la provincia Grossetana dal 1828 al 1843 ha vedute sorgere 453 case all'aperta campagna; ha veduti dissodare e mettere a cultura 62,767 quadrati agrarj, che 2950 coltivati a viti, 1713. a

olivi, e 58,104 a soli cereali: ha veduto il numero delle viti moltiplicarsi fino alla quantità che è di 1,089,442. degli ulivi 288,350. oltre a 151,500 salvatici innestati: e nella comune di Massa Marittima ove nei tempi andati era silenzio e solitudine, sorgono adesso oltre 400 Poderi! Aggiungasi infine il perfezionamento della pastorizia, dalla quale abbondanti e finissime lane meticce e merine vengono date annualmente al circolo commerciale dalle Regie Tenute della Badiola e dell'Alberese, e dai possessi dei signori Collacchioni, Trecci, Pacchierotti, Ponticelli ecc.

(5) La posizione di Livorno rimpetto a Siena ed a Firenze induce a stabilire, che le merci partendo da quel porto si condurranno, attivata la via ferrata meridionale ed il gran tronco Senese, con spesa e tempo poco differenti in queste due Città, e che perciò tanto a Firenze che a Siena potranno esitarsi a uguali condizioni. Altresì dall'essere Firenze quasi centrale al lato nordico, e Siena centrale alla Toscana, e perciò situata fra le settentrionali e meridiane regioni, ne consegue, che queste possono avere comodo contatto con l'intermezzo di lei, e che tutti i paesi a ostro avranno più breve tratto da percorrere conducendosi in Siena per provvedere le merci. E quì si vuol riporre nella memoria di tutti, che non ostante lo stato poco soddisfacente delle attuali comunicazioni, concorrono di presente in quella città, oltre le parti superiori del compartimento, anche Massamarittima, Casole, Radicondoli, Belforte, Travale, Gerfalco, Montieri, Boccheggiano, Tatti, Perolla, Rocca Tederighi, Montemassi, Sassofortino, Torniella, Roccastrada, Cinigiano, Castel Nuovo dell'Abbate, Monticello, Strabugliano, Roccalbegna, S. Prugnano, Saturnia, Montemerano, Pitigliano, Sovana, Castellazzara, Selvena ec. ec. Giorn. Agra. Vol. 17. Dispens. prima 1843.

(5 *bis*) È intuitiva cosa che la stazione delle Buche presso S. Romano raccoglierebbe i prodotti della ricca comune di Samminiato, di Montopoli, e della fertile Palaja per gli sbocchi dell'Evola, Cecina e Chiecinella, e richiamerebbe quindi le popolazioni ed i prodotti di C. Franco, S. Croce, e Fucecchio, terre separate da essa stazione, da *pochi metri di pianura* e dall'Arno, varcabile in quelle adiacenze con un ponte sospeso da costruirvisi occorrendo.

(5 *ter*.) Rammentasi che i mulini inferiori dell' Elsa lavorano indefessamente tutto l' anno per le terre principali del Val d'Arno inferiore, e che nelle siccità estive più specialmente per Pisa e Livorno, e per i popoli più remoti delle colline e maremme Pisane, e non per le case coloniche della Val d'Elsa come a comodo e contro la verità vorrebbesi insinuare da chi ha interesse contradire ( male o bene poco importa ) ai nostri rilievi. E divero onde dimostrare al vivo qual sia l'animo imparziale di alcuni, credo sufficiente rammemore che non ultimo dei loro obietti fu quello essere io della Città di Livorno, e *percio penna forestiera! !* Ma non sò per altro se possa oggi, senza riso, dirsi l' italiano forestiero all' Italia, ed il Toscano alla Toscana; ma quando ciò possibil fosse, a me piace citare in proposito la Sentenza di *Cleobolo* « *Che ne viene mai* « *da questo stolto disprezzo? Noi Ateniesi chiamiamo gli al*- « *tri Greci barbari, ed essi chiaman noi fanciulli!* »

(6) Il duplice modo di valutare le popolazioni nel loro stato *assoluto, e relativo* parmi che poco, anzi niente interessi la questione della concorrenza sopra uno *sbocco necessario*. La popolazione relativa stabilir può una bilancia di confronto fra Stato e Stato fra Regno e Regno rapporto al consumo e la produzione ecc. Ma il conoscere se cento mila abitatori che *necessariamente debbono battere una determinata via* per condursi in certi punti intermedii o terminali, occupino cento ossivvero cinquanta miglia quadre di superfice, se può interessare il pubblico Economista, non interessa la Società speculatrice che ben conosce, che indipendentemente dalla superfice occupata, i cento mila uomini se vogliono muoversi più rapidamente e con risparmio, debbono profittarsi della linea ferrata. Anzi pare a me che la distinzione fra le popolazioni *assolute e relative* conduca al sillogismo « o la superfice di alcune regioni meridionali è coltivata a dovere, e in tal caso se in proporzione di superfice e di feracità le popolazioni sono inferiori a quelle della regione nordica, le prime possono mettere in circolo l'eccedenza delle cose che resultar può fra il consumo e la produzione ossivvero non è coltivata come conviensi, ed in questo caso ha bisogno delle facilitazioni e vantaggi che seco conduce una vicina strada ferrata e le sue prossime stazioni, per popolarsi di più, e crescere nelle industrie. » Infine il dire che le popolazioni settentrionali debbono preferirsi perchè occupano minor superfice delle meridionali, sarebbe lo stesso che sostenere es-

sere lo sbocco dell' Arno più considerevole di quello del Nilo perchè il primo ha le sue popolazioni più fitte *relativamente* alla minor superfice occupata, mentre che il secondo, per quanto *assolutamente* più considerevole, ha per'altro gli abitatori disseminati in superficj più estese.

(7) Gli Studj perseveranti onde ottenere raffinamenti nella manifattura delle lane e dei cotoni hanno prodotto nel secol nostro miracoli inauditi! Si rammenta, perchè opportuno qui, e perchè i fatti sono più eloquenti delle teorie, che il Baron Luigi Ternaux ed il Cav. Francesco Le Noir per le perfezionate impannagioni della lana e del cotone, unitamente agli Oberkampf, Delessert, Koechlin ec. ricondussero a tale prosperità e ricchezza il regno di Francia, che dopo il *Miliardo* pagato da essa per le indennità delle guerre dell' Impero, Parigi finanziera potè nel 1839, trent' anni dopo il disastro di Trafalgar, e ventiquattro anni dopo quello di Waterloo, soccorrere la Banca di Londra. Il giorno in cui *Cinquanta Milioni* furono imprestati dai bancheri Francesi all' Inghilterra, sarà in eterno memorabile ai due Paesi! a tanto può condurre, anche un' ramo d' industria qualora sia incoraggita ed ajutata!

(8) Si avverta che la spesa approssimativa per lo sterro, e piccolo sotterraneo necessario sul punto della Rotta onde evitare le indennità delle Fornaci di quel Borgo, è stata preveduta nella somma di *L.* 70,000 circa, per cui detratta questa dalla spesa occorrente per eseguire il deviamento per Fucecchio, la linea più diretta offrirebbe sempre il vistosissimo risparmio di *L.* 330,000!

(9) Loderei molto, anzi parteggerei con quelli che tengono opinione non doversi badare a spese, alloraquando conducono al mutamento industriale di que' paesi, che altro non chieggono, onde prosperare nelle loro arti e mestieri e prevalersi delle loro condizioni idrauliche, mineralogiche ecc. che aggiungere alle naturali leve del loro movimento, l'altra artificiale costituita dalla celerità dei trasporti a vapore. Ma quando queste interne leve non sussistono, il desiderio di veder prosperare oltre una regione o un paese per *una stazione*, diviene fola davvero. Difatti l'attitudine di una terra, di un castello, di una città a progredire nell'industria e diventar centro di grande movimento commerciale, non potrebbe misurarsi

dai punti di buone vedute campestri e di più aperto orizzonte, o stabilirsi con ragionamenti ipotetici e meramente astratti che male corrispondessero poi alle probabilità, ma sebbene dai mezzi e risorse, ossia dalle *attitudini proprie e preesistenti*. Così a modo d'esempio Colle, e Siena, alle quali non mancane motori idraulici, manifatture, e commercj già stabiliti coi quali progredire ed allivellarsi col moto industre di altri paesi toscani; le *Crete* Senesi già fertilissime e popolose, or mute per li antichi eccidii, e per le passate emigrazioni, e che per l'esempio del risorgimento stupendo delle maremme, e del bonificamento della Val di Chiana, possono esserè restituite alla agricoltura; molte delle terre e città di confine a ostro e a settentrione nella Grossetana, che hanno una produzione essenzialmente minerale come Volterra, pe' suoi Alabastri, e le sue saline ec. Pereta per li zolfi suoi, Monte Catini di Val di Cecina, Montieri, Massa, Rocca Tederighi per le miniere del rame, Montecorboli per i lagoni del borace, Montioni per l'allume ec. quali tutte potendo intraprendere industrie ed aumentare le già esistenti, è duopo certamente che progrediscano, facilitate le comunicazioni, nel loro movimento. Ma luoghi ove le industrie mai si inalzarono in proporzione delle braccia, e delle moltiplici strade che le potevano animare, e della navigazione che le facilitava; ma luoghi ove le acque pel sempre pianeggiante corso non danno forze bastevoli al moto delle macchine per mancamento di sufficienti cadute, se non con mezzi improponibili perchè soverchiamente costosi; ma luoghi ove non esistono ne minerali o altri prodotti esclusivi, ne attitudine o genio pronunziato per le arti e mestieri suscettivi di aumento, e non come quello della pettinatura del lino e delle canape, in progressiva decadenza, per il concorso di simile prodotto lavorato che in gran copia ed a bassi prezzi tramanda l'Inghilterra, non potranno giammai porgere fondata probabilità di vederle ridotte a grandi emporj, e prender le mosse a trasmutarsi in ragguardevoli città. Ciò ritenuto, e scendendo adesso a particolarizzare ed applicare questi principj al caso, noi opiniamo che Fucecchio non abbia a risentire grandi vantaggi da una stazione, perchè oltre le avvertenze che sopra, debbesi anche riflettere. 1.° Che quanto possono spendere i passeggeri e le provenienze che giungono alla stazione di una terra intermedia, poco prima della partenza dei convogli, costituisce un'irrilevante vantaggio. 2.° Perchè la speranza che alla stazione di Fucecchio, e di C. Franco di sotto ( seppure

fosse congrua cosa stabilirla ) facciano capo gli abitatori di Lucca, di Pescia, di Pistoja ec. è sicuramente mal fondata, poichè Pistoja, a cui più di ogni altra commerciante città subappennina, interessa congiungersi con la linea meridionale, tirerà sempre il tronco piu breve ed economico, che non sarebbe mai quello che per Seravalle e Monsummano discendesse a Fucecchio, 3.° Perchè infine Fucecchio non potrebbe mai diventare il deposito delle merci Bolognesi ma sibbene Pistoja come terminale dello sbocco della Porretta. Per le quali considerazioni è forza opinare che quando anche il sig. Roberto Stephenson, mutata opinione, preponderasse oggi per la deviazione di oltre arno, tutto autorizzerebbe a ritenere questo di lui parere di mero ossequio, non potendo esso mancare alle sue prime conclusioni, ne occultare al suo occhio linceo, in questo genere d'intraprese, che si adotterebbe una modificazione tutt'altro che artistica, di maggior dispendio, gravosa alle concorrenze numerose di Siena e del suo compartimento, comunicante con la provincia Grossetana, e di poco anzi di nessun aumento nel profitto della Società speculatrice, e di minimo giovamento ai particolari interessi delle terre sulla diritta dell'Arno.